ARIPI ROMÂNEȘTI



Director, C-dor a
AL. DEMETR

ANUL I, Nr. 7
10 FEBRUARIE 1943

VICTORIOASELE AVIOANE DE VÂNĂTOARE ROMÂNEȘTI ÎN PATRULARE DEASUPRA CAUCAZULUI

(S. M. P. Sorin Tulea)

Sus : **Amplasamente bolşevice sub tirul bombardierilor noştri.**

Mijloc stânga: **Misiune de bombardament**

Mijloc dreapta: **Chip de luptător sovietic**











Jos: **Revizia motoarelor**

Autorul copertii din spate a numărului de față, d. Emanoil Grigorescu, este student în anul I la Facultatea de Fizico-chimice din Bucureşti.

SBURĂTORII ROMÂNIEI

După o indelungată absență, mi-am regăsit o parte din camarazii sburători, prieteni dragi și sinceri, de cari mă leagă amintirile unei sublime vieți de sbor, înfrățire, dar și de dureroase sacrificii!

In mijlocul lor — atât de cald, simplu dar bărbătesc — îți afli echilibrul sufletesc sdruncinat, oricare ar fi necazul ce te apasă, găsești confirmarea în siguranța zilelor mai bune de mâine și convingerea neclintită în victorie.

Cu un moral minunat, înviorător și un dispreț pentru moarte comun doar sufletelor de elită, sburătorii noștri au păstrat aceiași atitudine de intotdeauna: veseli, primitori, comunicativi — în scurtele lor ore de repaoz — dârji, serioși, bărbați, in ceasurile pregătirii și executării sborurilor la inamic!

Trăind și ei momentele grele ale unor trecătoare succese bolșevice; învăluiți, aproape în permanență, in albul cețos și de zăpadă al unei vremi atât de neprielnice sborului; înfrigurați de gerul întinsurilor nemărginite ale Rusiei, sburătorii României — dela comandant, la cel mai tânăr servant de avion — își deapănă aicea zilele, într'o muncă incordată la teren, vijelios de bravă în aer!

Am asistat la plecarea in misiune a unui echipaj! Invăluiți, în priviri și gesturi, de căldura sufletească a camarazilor și servanților rămași la teren, membrii echipajului — figuri bronzate de o climă aspră dar cu sufletele oțelite în lupte — își luau ultimele măsuri pentru deplina reușită a sborului și a misiunii.

Fulguia! Frigul și umezeala rebegise „asistența"; grija pentru soarta echipajului ce tocmai decolase, ne țintuia totuși, mai departe, în zăpada afânată. Plecați cu zâmbetul larg pe buze și fluturând mâna prin ochiurile de celuloid ale carlingei, cei trei sburători se înfundară într'o clipită în orizontul alb...

Curând însă, voia bună reveni în fápturile tuturor. „E pilot tare don' ajutant șef și cu don'locotenent la bord, până'n două ore sunt înapoi", rosti un servant mic, îndesat și foarte simpatic!

Mă plimb agale pe urmele avionului decolat, alături de șeful escadrilei, un brav cu 4 Rata doborîte. Imi mărturisește sincer — suntem doar vechi camarazi — cât de impresionant de excelentă este starea de spirit a subalternilor lui și cât de statornică le este credința în victoria pe care o va aduce contraofensiva germano-română la timpul oportun!

Iți face plăcere să-l asculți și să constați că nici o defecțiune, nici o clătinare morală nu s'a aflat în rândurile luptătorilor germani și români din toate armele, înfrățiți în aceiași constantă, strânsă și sinceră camaraderie. Imi pomenește — cu justificată admirație gestul sublim al unui echipaj german care a aterizat în teritoriu inamic lângă un avion românesc avariat de proectilele dușmane și a transportat — salvându-l de o moarte sigură — întreg echipajul românesc! Gesturi reciproce — acum un an, un hidroavion românesc a salvat dela înnec, un echipaj german doborît în mare — cari confirmă atât de minunat, temeinica legătură de camaraderie dintre cele 2 armate aliate.

Imi descrie, apoi, unele zile de grea încercare și muncă prin care a trecut unitatea și sburătorii ei: sboruri peste sboruri în misiuni grele, mult în spatele inamicului, în condițiuni atmosferice total neprielnice, cu avioanele ciuruite de proectilele vrăjmașe, dar cu satisfacția deplinelor reușite și a lipselor de pierderi în oameni și material!

Imi laudă — cu însuflețire și admirație, munca și devotamentul fără de margini al mecanicilor și servanților — aceste neprețuite ajutoare ale sburătorilor — cari au ținut pregătite avioanele într'o permanentă stare de sbor, cu toate greutățile și pe un frig de „crăpau pietrele"!

Intru cu el în bordeiul care-i servește drept cancelarie, dormitor și sală de adunare a personalului navigant. Imi servește un ceai fierbinte și în timp ce sorbim în tăcere băutura înviorătoare, gândul nostru aleargă către echipajul plecat pe un astfel de timp, într'o misiune atât de grea! Ne uităm în mod automat la ceas, dar ne dăm tăcuți seama că nu ne putem gândi încă la înapoierea lor. Ca să mai treacă timpul, mă întreabă ce mai e prin țară și în Bucureștii pe care nu l-a văzut de astă vară. A fost propus la un concediu după cea de a patra sa victorie, însă a refuzat: „Nu-mi puteam lăsa camarazii, subofițerii și trupa! M'am legat prea mult sufletește de ei, pentruca să-i pot părăsi fie chiar numai pentru câteva zile! Mă mulțumesc cu bucuria unui radio portativ, care ne ține în contact pe toți cu cei deacasă! Ne-a impresionat întotdeauna, dar niciodată mai mult ca în zilele grele ce trecură, imnul de deschiderea emisiunei, cu minunatele versuri ale lui Mureșanu, plin de adevăr și bărbăție:

„Murim mai bine'n lupte, cu glorie deplină
„Decât să fim sclavi iarăși, in vechiul nost'pământ!

Imi dau și mai bine azi seama cât suflet de român se află în acest admirabil comandant! Bun și drept cu ostașii săi — în ciuda unui nobil sentimentalism — el are ca răsplata atitudinei lui omenești, sublimul unei recunoștințe afectoasă și o disciplină de fier în unitate cum rar am întâlnit.

Un zgomot înăbușit, familiar sburătorilor — zumzetul îngânat de motoare — ne face să tresărim și să ne repezim afară. "Se'ntorc băeții mei!" Ochii camaradului meu înnoată în lacrimile sincere ale unei bucurii pe care numai cel care a trăit viața sacrificiului și a prieteniei le poate înțelege tâlcul.

Toată escadrila este afară! Unii cu mantăi, alții doar în vestoane sau fără capele — așa cum a putut fiecare să iasă mai repede din barăci sau bordee — stau înțepeniți cu urechile întinse spre singurul zgomot ce interesează în acest moment sufletele lor!

Un punct mic, negru apare la orizont, se mărește din ce în ce mai mult, pentruca o clipă mai târziu avionul să apară în superbele lui linii și să aterizeze răscolind într'un nor alb, zăpada prăfuită a câmpului.

Avionul este înconjurat din toate părțile. Mecanicii și servanții au și început numărătoarea „găurilor". Echipajul a fost atacat la înapoiere de către 2 avioane de vânătoare bolșevice, dar a reușit să se rupă din strânsoare înfierbântată a luptei și să aducă la unitate rezultatele prețioasei lor misiuni. Pilotul este rănit la brațul stâng. Iși fumează cu nepăsare țigarea oferită. Pe fețele sburătorilor citești dârzenia luptei, bărbăție, simplicitate!

Mă îndrept singur spre bordeiul comandantului și fără să vreau, gândul meu fredonează sublimele cuvinte:

„Murim mai bine'n lupte, cu glorie deplină!"

30.I.1943, „undeva" pe frontul român

Comandor av. AL. DEMETRESCU



Formaţie de avioane italiene spre inamic
(Luce)

CRONICA RĂZBOIULUI AERIAN

de ROMULUS SEIŞEANU

In cursul lunei Ianuarie 1943 tot în zona frontului oriental european activitatea aviaţiei a fost mai mare, atât din cauza intensităţii acestui teatru de război, cât şi din cauza intensităţii luptelor ce s'au dat în această fază culminantă a campaniei de iarnă.

Activitatea aviaţiei germane şi române, cu toate condiţiile nefavorabile atmosferice, caracteristice iernei aspre din stepele răsăritene, s'a manifestat, fie în colaborare cu celelalte arme, fie în lupte aeriene, sau în incursiuni în spatele frontului inamic. In toate luptele grele de apărare ce le-au susţinut trupele germane, române şi celelalte aliate, în diferite focare din raza de desfăşurare a ofensivei armatelor sovietice dintre Donul mijlociu şi Caucazia occidentală, formaţiunile aeriene germane şi cele române, au intervenit şi obţinut rezultate însemnate, contribuind la zădărnicirea multor atacuri inamice şi la distrugeri massive de material blindat şi motorizat. Avioanele germane şi române au intreprins numeroase atacuri în formaţiuni puternice şi în spatele frontului sovietic, împotriva concentrărilor de trupe, a căilor ferate şi nodurile de comunicaţii, ca şi a obiectivelor militare, iar în zona Stalingrad, unde au fost încercuite forţele germane din armata a 6-a de sub comanda generalului von Paulus, împreună cu cele române din divizia a 20-a de infanterie şi 1-a de cavalerie şi un regiment croat, aviatorii germani şi români au ajutat pe cât le-au îngăduit împrejurările, înfruntând cele mai mari primejdii, cu un admirabil simţ al datoriei şi spirit de sacrificiu, pe acei luptători eroi blocaţi, asigurându-le timp de două luni aprovizionarea pe calea aerului, până când evoluţia tragică a operaţiilor nu le-a mai permis să îndeplinească nobila şi greaua lor misiune.

In spaţiul aerian al Caucaziei de nord de-asemenea aviaţia germană şi română au îndeplinit misiunile ce li s'au încredinţat contribuind la executarea metodică a mişcărilor trupelor de uscat, spre noile lor poziţii, conform planului, prin atacurile sale continue şi cu rezultate eficace împotriva coloanelor de infanterie şi a formaţiunilor blindate şi aeriene inamice.

In cursul lunei trecute pe frontul oriental, au fost distruse 810 aparate sovietice, dintre care 690 în lupte aeriene, 99 de către artileria antiaeriană şi celelalte fiind nimicite pe sol; iar aviaţia germană a pierdut numai 119 aparate.

Acest bilanţ dovedeşte că supremaţia aerului în spaţiul imens al teatrului de război dela răsărit este asigurată de puternica aviaţie germană; după cum din raportul pierderilor reese superioritatea echipagiilor şi a aparatelor de luptă, de bombardament, şi de vânătoare germane. Trebue să mai ţinem seama şi de condiţiile atmosferice, — viscole, geruri, ceaţă — care au îngreunat desvoltarea operaţiunilor aeriene într'un stil mai mare.

In Mediterana centrală şi orientală, ca şi în Africa de nord, pe teatrele de operaţiuni din Tunisia şi Tripolitania apuseană, aviaţia germană şi italiană, intreprind numeroase atacuri încununate de succese, împotriva convoiurilor britanice; a instalaţiilor din porturile: Alger, Bon Philipeville şi Bougie, a coloanelor în marş inamice şi a poziţiilor ocupate de trupele britanice, americane şi franceze dizidente. Aviaţia anglo-americană a bombardat de repetate ori porturile şi oraşele Sfax, Susa, Gabes, Tunis şi obiectivele militare din Tunisia; precum şi câteva localităţi din insulele Sicilia, Lampedusa şi din Italia de sud.

In spaţiul aerian occidental al Europei, au continuat bombardările oraşelor din Germania de vest şi centrală — între care şi Berlinul — de către aviaţia britanică; ca şi a celor din Anglia de sud şi orientală de către aviaţia germană, între care



Echiparea avionului român cu bombe
(S. M. P. Stoicuţu)

şi Londra print'un atac de zi în zboruri razante, sub titlul de represalii. Pentru întâia oară în cursul acestui război o formaţiune aeriană americană şi-a făcut apariţia de-asupra teritoriului Germaniei de vest şi a aruncat bombe.

S'a vorbit de posibilitatea într'un viitor apropiat de intensificarea atacurilor masive aeriene, în formaţiune de 1000, 10.000, ba chiar de 20.000 de aparate, cu scopul de a se obţine o decisivă în războiul aerian cu efecte hotărâtoare şi asupra războiului pe uscat şi naval.

Noi am mai spus că teoretic asemenea atacuri massive sunt posibile; dar în condiţiile actuale, ele nu pot fi executate.

Dacă beligeranţii dispun astăzi de mijloace superioare în războiul aerian, faţă de cele avute la începutul ostilităţilor, în ce priveşte numărul aparatelor, şi calitatea lor, prin sporirea vitezei, a razei de acţiune şi a maniabilităţii, iar ritmul construcţiilor depăşeşte pe cel al perderilor, este probabil ca războiul aerian să se intensifice, dar nu sub forma anunţată.

In această privinţă sunt interesante şi instructive datele şi observaţiile de ordin technic pe care le-a făcut francezul Emile Séverac asupra bombardamentelor massive aeriene. In teorie — spune Emile Séverac — aceste bombardamente massive s-ar organiza în felul următor: comandamentul forţelor aeriene primeşte ordinul să organizeze o expediţie în stil mare în teritoriul inamic. Acest comandament va reuni materialul disponibil, — ceea ce nu este o operaţie atât de uşoară, chiar pentru o aviaţie puternică.

Apoi va fixa data care va corespunde condiţiilor meteorologice cele mai favorabile, cu toate că previziunile stabilite asupra observaţiilor ce constitue secrete militare, nu sunt totdeauna uşor de cules. După cum va alcătui un orariu. — munca cea mai complicată şi cea mai delicată.

„Nici o aviaţie — scrie Séverac — nu este în măsură să alinieze o mie de aparate de acelaş tip, care să aibă aceiaşi medie de viteză; iar pe de altă parte, nu pot decola o mie de avioane după un singur aerodrom. De aceia trebue să se ţină seama de viteza diferitelor escadrile, de lungimea parcursului ce fiecare va trebui să străbată şi care poate merge dela simplu la dublu şi în sfârşit de regimul vânturilor ce vor fi întâlnite de escadrile şi care de sigur nu va fi la fel pentru niciuna din ele, pentrucă fiecare, plecând dela o bază diferită, se va îndrepta spre acelaş punct, urmând drumuri convergente.

Este necesar ca valurile de bombardiere să se succeadă asupra obiectivului la intervale regulate şi foarte apropiate.

Cea mai mică eroare în calcule şi în executare poate provoca catastrofe, în afară chiar a intervenţiei apărării adverse. Recent, două avioane de mare tonaj s'au agăţat în sbor şi au fost regăsite a doua zi sfărâmate. Ele căzuseră aproape de ţinta pe care trebuiau s'o atingă.

Dacă este vorba de un raid de noapte la mare distanţă, nu se va face apel la avioanele de vânătoare pentru însoţire decât într'o oarecare măsură, pentru a asigura protecţia avioanelor, pe drumul de întoarcere şi în apropierea terenurilor de aterisare. Nu ne vom ocupa decât de avioanele care trebue să participe efectiv la bombardamente.

Să presupunem că, toate detaliile luate se dispune de o forţă de 1000 avioane gata de plecare şi care se compune din 900 bi-motoare mijlocii, putând lua 1500 kgr. încărcătură utilă la 750 km. (adică 1500 km. dus şi întors) şi 100 patru-motoare putând lua pe aceiaşi distanţă 5000 kgr.

Trebue considerate aceste cifre ca reprezentând media, pentrucă, după cum am văzut mai sus, unele avioane nu vor avea de parcurs în total decât 800—1000 km. şi altele peste 2000, după punctul de plecare al fiecăruia.

Sunt întruniţi apoi comandanţii avioanelor şi şefii de escadrile pentru a li se da tema operaţiei, de a le comunica amănuntele şi mai ales pentru a li se expune planul de manevră. Astfel, o formaţie uşoară va pleca înainte. Ea va determina după reacţiunile apărărei, altitudinea şi direcţia de atac, cele mai bune. Ea le va comunica imediat şefilor de escadrilă care, fiind în sbor, vor acţiona în consecinţă. In afară de aceasta, vor trebui precizate punctele, unde diferite elemente ale escadrilelor se vor întâlni şi minutul prevăzut pentru această întâlnire în întunecoasa întindere a cerului.

Problema generală a navigaţiei va fi rezolvată în apropierea obiectivului, prin rachete luminoase şi bombe incendiare, aruncate de primele avioane.

Nu mai rămâne de acum decât să se înceapă preparativele.

Intâi benzina... Işi închipue cineva ce cantitate de benzină vor înghiţi cele 1000 de avioane?

900 de bimotoare şi 100 de patrumotoare, fac un total de 2.200 motoare. Un motor de avion modern consumă după puterea sa (de 1000—1500 cai) dela 140 la 210 litri pe oră. Facem o medie şi presupunem că întreaga escadră va fi trasă de 2.200 motoare ce vor consuma fiecare câte 170 litri de benzină pe oră.

Viteza variază între 350 şi 450 kilometri pe ora pentru bombardiere mijlocii de zi (viteza de croisieră). Incă o medie: 400 kilometri pe oră.

Pentru o distanţă de 1500 km., raidul va dura aproximativ patru ore, ţinându-se seama de ocolurile impuse pentru a se feri în teritoriul inamic şi de cele obligatorii pentru luarea de contact între formaţii. Dacă cele 2.200 de motoare merg timp de 4 ore, vor consuma în total 1.496.000 litri de benzină.

Inainte de decolare, rezervoarele celor 1000 de avioane, au absorbit aproape un milion şi jumătate de litri de carburanţi.

Acest lucru reprezintă oarecari greutăţi de aprovizionare, dacă se repetă deseori."

Ţinând apoi seama de distanţele de parcurs şi de cantitatea bombelor, se poate admite ca aparatele bi-motoare să ia 1500 kgr. şi patrumotoarele 5000 kgr. va trebui un echipaj de 4500 de oameni. Un raid efectuat de 1000 de avioane va întâmpina o opunere serioasă şi perderile sale vor fi de 10 la sută, plus uzura şi accidentele în sbor. In asemenea condiţii un raid în formaţiuni massive este o operaţiune grea şi riscantă, cu toate efectele mari ce le-ar avea din punctul de vedere distructiv şi moral. Nu trebue să uităm nici riposta adversarului, care va avea şi ea aceleaşi efecte.

Un alt eveniment în cursul lunei trecute a fost bătălia aero-navală ce s'a angajat în zilele de 29 şi 30 Ianuar ie in apele Pacificului de sud occidental, între o formaţiune aero-navală japoneză şi alta americană în apropiere de in sula Rennel din arhipelagul Salomon. Aviaţia japoneză a reuşit prin atacuri date de avioanele torpiloare, lansate direct împotriva obiectivelor, cu piloţii şi încărcătura lor, să scufunde un vas de linie şi trei crucişătoare grele; iar alte vase să le avarieze grav. Şi în această bătălie aero-navală, spiritul de sacrificiu al aviatorilor japonezi a scos în relief strălucit calităţile lor morale şi patriotismul lor înălţat până la cultul religios.



Bombardament masiv german în Est
(P.K./O.K.W.)



Atenţie încordată...

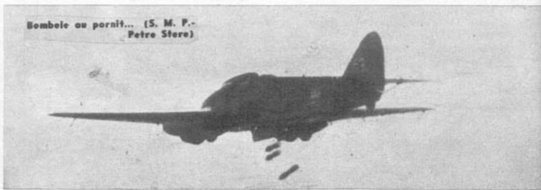


Cpt MASTACAN PETRE [GOE, BUCŞA, IONESCU G. CONSTANTINESCU, Ext 2 Rec IONESCU MITA,

ARIPI



Pe frontul de răsărit un adjutant aviator echipat de iarnă. (S.M.P.-Petre Stere)



Bombele au pornit... (S. M. P.-Petre Stere)



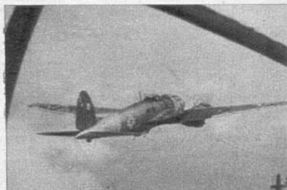
Un echipaj de bombardament se întoarce din misiune voios şi mulţumit de efectele bombelor lansate. (S. M. P.)

Cortel Constantinescu Lt Stoenescu (7)


Crăciunul pe front, la o unitate de aviație română. (S. M. P.- Petre Stere)


Instantaneu din plin sbor (Foto Țurcaș)


Avion de recunoaștere sovietic forțat să aterizeze în liniile noastre. (S.M.P.- Petre Stere)



ROMÂNEȘTI ÎN LUPTĂ



Intradevăr suplă ca o... Tușcă! (Foto Pomaț)


Gata de plecare în misiune... (S. M. P.- Stoicuță I.)


Silozurile d
Stalingra
(Foto G-r
Tr. Er. Gr
gorescu.



Cpt. av. Valentin Stănescu
(S. M. P.)

LICĂRIRI ALBASTRE



MUŢISE stepa. Nici apele nu mai tremurau. Cerul se prăbuşise peste pământ şi omul gârbovit sălta din când în când umerii, să sprijine munţii de ceaţă.

— E deasă s'o tai cu cuţitul!

— Cu cuţâtul. Oltene, cu cuţâtul!...

Valentin Stănescu a ridicat buza superioară, lăsând dinţii albi să deşire pătura cenuşie a ceţei. Işi freca mâinile şi îşi încreţise umerii obrajilor, încercând să scuture în clipiri chiciura de gene.

— Ai îmbătrânit, Valentine!

— Păi nu vezi!

Şi Valentin Stănescu îşi ştergea tâmplele argintate în chiciură mlădiindu-şi trupul subţiat de ger.

Elicea avionului se învârtea rar ca piva morii în ultimele ture, după ce se pune stăvilarul la iaz.

— Opreşte-l Căline! unde să mai plece pe vremea asta?!?

Valentin Stănescu a învârtit mâna prin aer şi mecanicul l-a înţeles.

Nici mecanicului nu-i mai venea să oprească motorul; în urechile lui vâsleau numai pale de elici şi spectrul lor îi lumina ochii în goana lor peste orizonturi, după cei pe cari îi aştepta să se întoarcă din bătălie.

„Las' să plece", gândi el şi făcând semn cu mâna, a tras calele în lături.

Valentin a sgâlţâit maneta, privind către vârfurile aripilor, să le vadă cum taie ceaţa.

— S'a încălzit îndeajuns?

— Nici-o grije, s'a încălzit bine. Când vă întoarceţi, domnule Căpitan? aveţi grije, tot eu vă aştept!

Valentin Stănescu i-a aruncat un pachet de ţigări.

Mecanicul a râs drept mulţumire şi-a fugit după avion, ţinând planul de parcă ar fi vrut să nu se mai despartă de el.

A urnit motorul şi aripa i-a scăpat din mână; apoi avionul s'a înecat în ceaţă.

O vreme s'a mai auzit gângâitul motorului, după care nici sufletul n'a mai bătut.

Liniştea aceia a stepei clocea ea ceva. Prea era linişte! Mecanicul şi-a aprins o ţigară, pufăind cu sete, fără să scape un fir de fum pe nări. Işi sorbea şi aburii dela gură de teamă să nu scape fumul.

— Tragi ca şerpii Căline hai?!?

— Trag domnule maistru, trag când am!

— Fă una 'ncoa, că te ia dracu!

Mecanicul a vârât mâna până'n cot în buzunarul combinezonului încălzit de ulei, să-i scoată o ţigară, dar numai una; şi nu reuşea. Degetele-i groase apucaseră vre-o două.

— Fumezi de-al-de boereşti, altfel tuşeşti?!?

Şi mormăind ca urşii la smeură, sugea din buruiana aceea blestemată fără să-şi găsească astâmpăr.

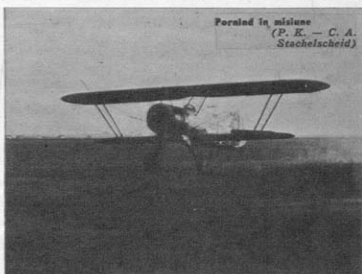
— Al dracului frig, ci-că ar fi îngheţat Volga şi Donul, domnule maistru? O să ne întâlnim cu ciolovecii la patinaj şi o să dăm buzna peste ei. Is câteva zile decând îi ceaţă şi nu bate nici vântul, s'o împrăştie la naiba odată. Aici sau vezi prea departe fără să vezi nimic, sau nu vezi nici să-ţi scoţi ochii! Mă gândesc la domn' căpitan, cum o fi văzând să sboare?

— Mă nătăfleață, sbor fără vedere, măi!
— Adică da, ce trebue să vezi ca să sbori, sboară avionul singur!
Maistrul i-a împins boneta pe ochi și-a rămas cu gura căscată.
— Parcă s'ar auzi ceva!
— ...
Nu auzea nimic, era doar iluzia rotundă a motorului.
La postul de comandă al generalului Lascăr înviorare. Glasul motorului îi chema pe limba lor.
Cpt. av. Valentin Stănescu s'a prezentat Șefului de Stat Major, scoțând plicul galben care limpezea cerul așteptărilor. După aceia a intrat în cămăruța generalului Lascăr.
Toată lumea se frământa în neliniștea care creștea aidoma aluatului din covata brutarului și abia așteptau s'audă cuvântul solului, trimis de Marele Cartier. In fundul sălii, pe niște scânduri acoperite cu o pătură gris și dungi albe, generalul Lascăr stătea lungit și calm de parcă nu se întâmplase nimic.
Deodată s'a ridicat, și-a înfipt privirea în ochii aviatorului, zicând:
— Hei, ia spune-mi, măi aviatorule, ce face nepotul meu Scurtu la Stalingrad? Intrebarea generalului și pupilele acelea negre cari vărsau văpăi străpungătoare, au făcut pe toți să zâmbească.
Valentin Stănescu era încurcat, știa că Scurtu e un vânător neîntrecut și nu putea face decât isprăvi, dar nu se aștepta la o întrebare ca aceasta și mai mult zâmbind, i-a răspuns;
— „Domnule general, grupul lui Crihană, unde este Dan Scurtu numai eri dimineață a doborît vre-o patru, cinci bolșevici și, ceva mai mult, s'au bătut și cu blindatele bolșevice.
Generalul Lascăr râdea și culoarea-i tuciurie se lustruia într'o lumină roz-gălbue.
— Lângă astfel de generali nu poți muri niciodată, iar sufletul îți inundă trupul, arde în vălvătăi și pârjolește pe cel mai dârz vrăjmaș. Așa raporta Valentin Stănescu la întoarcerea sa șefului Marelui Cartier.
Și printre straturi de ceață, avionul lui Valentin Stănescu ducea după el, ca furnica, provizii în trimotoarele ce amorsau mai multă bărbăție sufletelor infanteriștilor.
Cu fețele osoase, afumate'n praf de pușcă și obuze, cu ochii fulgere și glasurile trăsnete, soldații lui Lascăr melnițau pe bolșevici.
— Ne batem până la unu! Asta-i răspunsul nostru, Căpitane! Și acum cunoașteți drumul la noi. V'așteptăm plini de nădejde!
Și zicând așa, generalul Lascăr a rămas în cercul lui de goană cu sufletul la melodia aripei, pierdută în depărtări.
Valentin Stănescu aproape hipnotizat de forța ochilor de fachir ai lui Lascăr, bâjbâia peste unduirile pământului, de parcă ar fi căutat pe cineva. El se simțea atras de-o altă forță, aidoma aceleia a generalului Lascăr.
La orizont flăcările dela gura tunurilor spărgeau depărtarea.
Valentin Stănescu care încarcera în sufletul lui toată bătălia din cotul Donului până în stepa Calmuciei, a tresărit.
— Se văd, se văd!
Și uitând de sine, Valentin Stănescu trase motorul în plin.
— Ai noștri, iar de-ai noștri zicea el rupându-și gândurile la aterisaj. A sărit apoi din avion, ca un ogar la glasul puștii. Pământenilor, apariția lui li s'a părut un miraj.
— Măi aviatorule, ce vânt te aduce! și șeful sta cu mâinile încrucișate.
— V'am văzut domnule general! V'am văzut lupta și vreau să întreb dacă doriți ceva!
Șeful marei unități blindate, a clătinat capul în oarecare desamăgire și sufocat parcă de vaporii benzinei, a spus răspicat și prelung.
— Benzină, benzină, să rup cercul!
Valentin Stănescu n'a mai stat pe gânduri și benzină s'a făcut. Avioanele au adus benzină, însă Valentin Stănescu nu s'a mulțumit, cunoștea toate amănuntele bătăliei și voia să lumineze pe deplin calea pământenilor dela blindate.
In drum a aterizat lângă un car de luptă.
— Ce-i camarade?
— Recunoaștere, sunt în recunoaștere.
— Stai, ce vrei? și Valentin și-a notat în cap datele.
După câteva minute avionul iar a aterizat lângă acel car de luptă și Valentin Stănescu i-a dat camaradului harta lui cu toate însemnările călăuzitoare.
— Asta-i drumul, spune domnului general că l-am recunoscut eu!
Și Valentin, vână de Oltean, cum îi mai ziceau camarazii, și-a luat drumul. Nori groși înăbușeau pământul. El sbura jos și ca o veveriță, era numai ochi și urechi.
— A! Mi-au lovit motorul!
Repede, s'a aplecat și a început să tragă de mânerul pompei de benzină. Motorul a prins, dar nu mai dădea turajul necesar susținerii în bune condițiuni.
Și înălțimea aceea destul de mică, tot se mai micșora. El încă nu ieșise din liniile dușmane.
Ținea avionul cu dinții, nu degeaba avea două zeci și patru de măsele.

Focul vrăjmaș începuse să-l stropească mai viu. Ba planul, ba fuselajul până ce nici pielea nu i-au iertat-o. Focul ardea și în trupul lui.

O forță necunoscută însă îi curgea acum prin vine, forța aceea împrumutată dela generalul Lascăr, care sălta avionul


Cu I. A. R.-ul deasupra stepelor rusești...
(P. K. — C. A. Stachelscheid)


Pornind în misiune
(P. K. — C. A. Stachelscheid)


La bord, înainte de decolare
(P. K. — C. A. Stachelscheid)





Sub.Lt. av.
RENÉ GĂNESCU

Un chip de român bine legat şi totdeauna senin la grai şi la chip. Optimist şi curajos, pentrucă el ştia că nu poţi fi om de avânt fără o cât mai mare doză de optimism. Pilot de războiu la bombardament şi fără a fi un sgârcit al gestului larg, chibzuit în mişcări, în gând, în vorbă...

Sublocotenentul aviator René Gănescu era un moldovan de cea mai autentică spiţă. Tânăr, de numai 24 ani, s'a născut la 1 Decembrie 1918 în comuna Criveşti jud. Tutova. După terminarea claselor primare intră în liceul militar „General Makarovici" din Iaşi, pe care îl absolvă în 1937, când îşi ia şi bacalaureatul.

Face studii de drept, dar chemarea lui era spre cer. Astfel că, în 1939 îl aflăm la Şcoala de Ofiţeri de Aviaţie, iar un an mai târziu contează ca pilot la o Flotilă de Bombardament.

Războiul l-a găsit pe bombardierul său pe care îl poartă spre meritată glorie, cu cinstirea întreagă a numelui de Român.

Din prima parte a campaniei antibolşevice, Slt. Gănescu se întoarce brav şi senin, cu Cruciuliţa de aur a „Virtuţii Aeronautice", împodobită cu două barete şi cu „Crucea de fier", drept recompensă pentru cele circa treizeci misiuni reuşite toate în Basarabia şi deasupra iadului dela Odesa şi pentru un avion inamic doborît.

Curajul lui era necunoscut. Stau mărturie, întru afirmarea acestuia, declaraţiile celor ce s'au bucurat de cinstea de a lupta alături de aripile lui temerare. Dacă ar fi să amintim numai intervenţia fericită pe care a făcut-o atunci când treizeci de avioane Rata atacau echipajul Lt. comandorului I., pe care-l degajează picând viforos în mijlocul aparatelor inamice, şi tot ar fi suficient pentru cei ce vor şi ştiu să aprecieze faptele de aripi într'adevăr eroice.

Dar Gănescu era un om de deosebită valoare spirituală, sufletească. Iată ce scria acest atlet al aripelor româneşti în jurnalul său, gândindu-se la îndemnurile şefului său căzut mai înainte pe cerul Patriei: Cpt. av. Stoenescu-Bill: „Acum când ai plecat dintre noi, ne este inima mai plină ca niciodată de vorbele tale".

Cu asemenea armură interioară, oricine poate să-şi explice cum a luptat, cum a învins şi cum a murit Sublocotenentul Gănescu René.

Moartea l-a prins la datorie, aşa cum îi sta lui bine, aşa cum el va fi voit poate, aşa cum alţi camarazi de aripi au ştiut să moară pentru Ţara şi Neamul lor.

LADMISS ANDREESCU



Sub.Lt. av. MUKY
SĂNDULESCU C. CONSTANTIN

L-am cunoscut ca fiind fiul unor oameni modeşti şi simpli. Era un tânăr prietenos, mereu zâmbind şi un bun sfătuitor pentru subalternii săi. S'a dovedit a fi vrednic pentru misiunea ce a avut-o, de a reprezenta culorile aripilor româneşti, în lupta cu hidra bolşevică.

A văzut lumina zilei, în Bucureşti, într'o zi de Martie. Acest tânăr s'a născut pentru ca peste 22 de ani, să dea jertfă Patriei trupul şi sufletul său. Din luna Iunie 1939 el se dedică cu totul aripilor.

In ziua când Ţara şi Tronul l-a chemat la datorie, el a mers neînfricoşat să lupte cu pasărea sa dragă de oţel, pentru o nouă ordine europeană şi pentru a-şi apăra Ţara, Tronul şi Conducătorul ei, cari i-au fost atât de dragi.

Iunie 1942. Zi a morţii şi a restriştii. Un falnic sburător cade cu aparatul său la Cetatea-Albă, destinul vrând parcă să cimentuiască, cu sângele său, cele două regiuni româneşti: Basarabia şi ţara de peste Nistru.

Imaginea celui ce a fost un tânăr surâzător şi falnic în viaţă şi erou între eroi după moarte, ne va rămâne veşnic neştearsă în inimi.

STANCIULESCU MIHAIL
Clasa V-a Lic. „M. V. Mihai"

ȚARA NOASTRĂ



Țărancă din Gorj



Țărani din Carpați



București: Bd. Brătianu



Insula Ada-Kaleh



Cetatea Hotin



Nuntă în Ardeal



Cpt. av. DUMITRU MIHALACHE



Cpt. av. DUMITRU ION

PRAGUL A DOUĂ SCĂPĂTATE

Bătrâna Leanca se plimba prin hogeac; pielea i se argăsise de vremi și era gata să plesnească aidoma capsulei de mac.

Tăcerea, de undeva din adâncuri, s'auzea cadențându-i pașii în bocnet de moară noaptea. Lutul îi era greu ș'o trăgea ca plumbul spre fundul pământului. Bătrâna Leanca se oprise.

In bătaia focului i se mișca doar umbra. Asculta în mocnetul jarului îngânarea copiilor de altădată a lui Mihalache mai domoală, a lui Ion mai împelițată și cărbunii luceau tot mai viu în spuza trecutului.

— Bătrâna Leanca s'a dus spre ușă, a lăsat pleoapele să cadă ca niște obloane grele, deschizând portița sufletului.

— Se vor întoarce la vetrele lor? Se'ntreabă bătrâna. Poate hazardul, acea cauză oarbă, îi mâna spre calea întoarcerii, gândea ea.

Sufletul bătrânei împrumutase razele soarelui lui Ion și Mihalache și speranțele înmugurise și străluceau acolo sub fruntea aceea sbârcită ziua și noaptea, fără s'adoarmă vreodată.

Luciul acela al soarelui copiilor de ieri, îi lumina cele mai adânci ascunzișuri ale sufletului și întărea credința.

Sfârșitul de toamnă tămâia pământul în putregai sub candela soarelui înghețat, ce se giugiulea spre scăpătat.

— Ion, unde-o fi Ion și Ion venea mai grăbit pe buzele bătrânei.

Ion învățase să alunece pe vânturi, prin ceață. Ion navigatorul neîntrecut al bombardierelor grele, dădea târcoale Stalingradului prin ploaia de foc pe care pământul o asvârlea văzduhurilor.

— Ioane, a fost „die erste clase"!

— Așa bombardament mai zic și eu, Mișule și hai, dă-i drumul, să-i ajungem pe-ai noștri.

— Da, ce-ar fi să mai facem un tur? zise Mihail Holban.

— Bine fă-l!

Și acel tur, în totogol stâlcit, a mistuit acele aripi ale lui Ion.

Bătrâna n'a cutremurat. Ion venise Ion în prag mai vesel ca totdeauna și trăgea de sfoara smeului, încâlcită în salcâmul din poartă.

I-auzea glasul ascuțit și-i vedea mâinile mestecând umbra asfințitului.

—Ioane, Ioane, și bătrâna repezindu-se în tindă, a lăsat ușa să scârțâie ca o cumpănă la răspântii.

Pe prispa casei, încovrigată ca un crâmpei de funie roasă, bătrâna îmbrățișa umbra lui Ion; iar acolo departe, în stepă, la ușa bordeiului și camarazii așteptau pe Ion să se întoarcă dela Stalingrad. Peste cutele pământului, din spre cotul Donului mai fulgerau puncte de lac, înțepând sufletele înăsprite de așteptări.

— Mihalache, ce face frate-său Mihalache măi fraților?

— Ii răscolește lada lui Ion și-i mut, mai mut decât pământul care tot mai glăsuește când îl isbești cu maiul.

Mihalache netezea patul lui Ion, îi mângâia perna, gândind la bătrâna, care dormita pe prispă, în brațele umbrelor fiilor ei.

Adormise soarele la coliba asfințiturilor și între răsărit și scăpătat, o punte invizibilă lega sufletul mamei de acela al lui Mihalache, care încerca să închisteze durerea dispariției fratelui Ion.

— Mihalache, facem o partidă de șah? îl întrebă un camarad.

Mihalache, a moțăit, încercând să-și lumineze figura într'un zâmbet de consolare.

Camaradul l-a bătut pe umăr, privindu-l în ochi.

Parcă atunci ascuțișul pumnalului îi croise lui Mihalache orbitele acelea lustruite în lumini negricioase.

Nasul lung, și drept, s'adâncea sub fruntea-i de bazalt. Nimic nu se clintise din firea lui dură.

— Prea a fost lacom de sbor, atât a putut articula Mihalache și degetele scurte și groase au început să miște pionii de șah.

Lipsa lui Ion produsese vid în jurul camarazilor.

Echipajul sborurilor dificile, pe ceață și nori, ghidul formațiilor instructorul radio-navigației era căutat de fiecare în sufletul lui, fără să-l descopere.

De ce n'a fost frânat dela atâtea misiuni voluntare? Poate ar fi fost cineva vinovat dacă, însuși șeful escadrilei, care dispăruse odată cu Ion, n'ar fi fost însetat de aceleași sboruri peste linii.

Și poate cea mai dreaptă înfrățire nu o reușise închega natura, așa cum o închegase sufletele lui Mihail Holban și Ion Dumitru.

Zilele se vânturau în suflul aspru al adâncurilor și apăsau tot mai greu pe umerii lui Mihalache.

N'a scris un rând și poate bătrâna tremura în vedeniile copiilor, cari se topeau apoi ca scânteile pe horn.

Bătrâna auzea clanța, auzea pași în tindă și foșnetul de umbre din poveștile cărora Ion nu le dăduse crezare niciodată.

— Ioane maică, a scăpătat soarele, mai ostoiește-te, ce tot umbli cu Ielele pe vânturi? Vin să-ți spun o poveste maică!

Și Ion nici atunci și nici acum nu se ostoia. El răscolea sufletul bătrânei ca vânturile vatra părăsită. N'o asculta, se tot ducea, acolo spre scăpătat, acolo unde soarele s'ascunsese ca un cărbune în spuză, numai acolo pe unde răbufnea în vălvătăi, printre acei ce nu-și mai găseau odihna decât în sboruri la inamic.

— Mihalache? Dumitru Mihalache? Stai omule abia ai venit, îi striga șeful.

Mihalache înfășurat în centura parașutei, cu casca ridicată puțin spre creștetul capului, mănuși până la coate, pâslari până la genunchi și trupul de-o formă aproape rotundă, se clătina ușor, trăgând din chiștocul ce-i îngălbenise buzele.

— La Don, vor să rupă zăgazurile! a spus Comandantul Escadrilei.

Misiunile de bombardament se înmulțiseră și pauza între ele, o măsurau în mărimea chiștocului.

— O țigară la trei sboruri, hai grăbiți, ordonă comandantul.



— Domol, domol, mai am un fum, răspunse Dumitru Mihalache.

— Fii liniştit până la eşirea următoare, ai timp destul tu nu mergi acum.

— Ba, plec plec cu...

— Stai domnule, unde fugi.

Mihalache aruncase chiştocul şi împingea cu umărul suflul elicilor, cari amestecau pulberea cenuşie a văzduhurilor.

— Ce naiba de-i aşa posacă şi vremea asta? Şi trebue să sburăm jos, a îngânat pilotul, mişcând volanul pentru a-şi controla comenzile.

— Măi, parcă ninge?

— Ninge Mihalache.

Vânturile ascuţite ca o seceră, aduceau în vârtejuri puf de ghiaţă.

— K....

— Da, la K...., drept înainte, e bun aşa! Formaţiile de bombardiere se înnecau în ocean de plumb şi'n cască fluerau comenzile şefului de patrulă.

Pătura aceea gri, de ceaţă şi norii, se rupeau pe alocurea lăsând să se schiţeze în negrul pământului, cărările bătăturite de paşii luptătorilor. Mihalache părea absent, parcă se ducea pe drumul de dincolo de soare.

— Ajungem la Pol Mitaş, îl chemă camaradul din echipaj. Şi'n casca tuturor, numele a răsunat ca un refren vechi de lăută.

Norii înväluiau când o aripă, când un avion, ştirbind formaţia, când pe toţi de parcă li se deschideau porţile necunoscute ale iadului.

Era o vreme schimbătoare, o vreme ca aceea pe care Ion o stăpânise cu firea lui limpede şi hotărâtă; era vremea pe care niciodată nu s'ar fi încumetat s'o înfrunte deasupra Carpaţilor, acolo fiind rar atât de vitregă. Acum li se părea că aşa trebue să fie şi parcă toată cenuşa pământului se spulberase peste orizonturi.

— Mai vezi Mihalache?

— Trebuie s'aprindem opaiţul, fiţi gata şi-o să vedem îndeajuns.

Formaţia parcă vroia să măture cerul de întuneric. Apărea prin spărturi şi iar intra în nori ca isvorul pe sub straturile frunzişului din margini de codri.

Zumzetul motoarelor era plin şi rotund ca un vals în noaptea îndrăgostiţilor. Nicio vorbă, niciun ţiuit în cască. Işi ţineau şi respiraţia.

In fruntea lor Mihalache scotocea pământul, sprijinit în gânduri de umbra lui Ion.

Acum îi luase locul şi îngrijat de-a i-l păstra cu cinste, faţa-i era un ochi de ciclop şi sufletul aripile cari-i susţineau sborul.

— Mitaş, au început să ne bată cu confete.

S'au văzut dinţii de smalţ, ca o lamă de oţel prin întuneric şi glasul lui Mihalache a sfredelit inima tuturor echipajelor din formaţie:

— Coloane de tancuri, atenţiune!

Fulgii rari de până adineaori deveniseră mai svăpăiaţi şi acum viscolea puternic.

Formaţia s'a strâns, aliniind dârele exploziilor de-a-lungul coloanelor cari scăpărau ca sute de amnare în cremenea unui munte uriaş.

Bolşevicii au răspuns vijelios.

Era o învălmăşeală de foc de parcă zeii focului jucau oina cu vălătuci de flăcări.

Carele se svârcoleau în loc, rămânând apoi muşuroaie imobile cari ondulau scoarţa netedă a pământului. Balaurul îngrozit îşi răsturnase pântecele vărgate în roşu, scoţând limbi de foc.

Dumitru Mihalache, Mitaş, cum fluera acum prin căsci, răzbunase primul scăpătat, a lui Ion, fără să creadă în acela al lui. O ultimă svârcolire a incendiat plumbul cerului şi dacă Mihalache ar mai fi avut o bombă, ar fi ogoit frământarea desmetică a himerei.

Din goluri a năpădit viscolul, orbind vederea sburătorilor. Doar flăcări de obuze sfârtecau în sdrenţe uriaşe cămaşa neagră a văzduhurilor.

O flacără, o flacără s'a dus prin spaţiu ca un meteor spre marginile pământului.

— Cine o fi?

— Om vedea la teren, nu-i chip. Reţeaua între echipaje se încâlcise apoi uşor, uşor a fost descurcată ca o motcă pe vârtelniţă.

— Iar Dumitru? Şi Mihalache?

Şi pe vatră, bătrâna Leanca ghemuită, asculta scâncetul lemnelor verzi înnecându-se în pâlpâirile răsucite ale flăcărilor.

— Nicio veste?

Nicio veste îşi răspundea ea singură.

După o zi de fulguire nebunatică, cerul se potolise din viforniţă şi ardea spre scăpătat.

O roşiaţă străvezie acoperea geamurile fumurii ale căminului.

— Semne, semne, nu-i a bine şi bătrâna ridicându-se de pe scaun, s'a îndreptat cu faţa spre geamul colorat de asfinţit.

Vuia, îi părea bătrânei că lumina aceea roşietică vuia ca o apă după ce a rupt iazurile.

Bătrâna a făcut larg semnul crucii, întorcându-şi faţa la icoană.

Candela pocnea şi stropii fierbinţi săreau până pe obrazul răscopt al bătrânei.

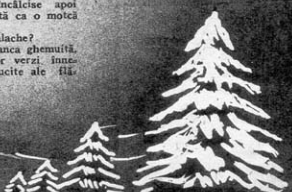
— Doamne, poate mi-a venit şi mie rândul, milueşte-mă şi dupăce îngână acestea, bătrâna ieşi în prag, să alunge ciorile cari se certau de zor în salcâmul dela poartă.

— Uşi-i, uşi-i-i croncane, strigă bătrâna din prispă, îndreptându-şi privirile spre scăpătat.

Scăpătatul din început de iarnă, semăna cu acela din sfârşitul toamnei. Şi parcă veniseră amândoi copiii, Ion şi Dumitru.

Pe sbârciturile feţei s'au rostogolit câteva lacrimi, cari s'au înodat în sloi de ghiaţă sub bărbie, picioarele s'au înmuiat ca ceara la foc, glasul s'a stins într'un sughiţ schiop şi bătrâna se străduia să petreacă din prag, al doilea scăpătat al soarelui care nu mai asfinţea din gândurile ei.

C. CORAVU



Pentru tineret

1.—Incrucişare de gloanţe, de Mateiu Ştefan, cl. VI lic. Mitropolitul Silvestru, Cernăuţi.

2. — Artileria antiaeriană pe un submarin românesc, de Burianu Petruş, cl. VI lic. Spiru Haret, Bucureşti.

3. —Stuka atacă, de Ispăşescu Al., student an. I Şt. Naturale, Bucureşti.

4. — Coloană mitraliată, de Ispăşescu Al., student an. I Şt. Naturale, Bucureşti.

5. — In recunoaştere, de Grigorescu Em. student an. I Fizico-chimice, Buc.

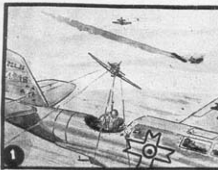
6. — Atins !, de Voinescu Romulus, cl. VII liceu, Brăila.

7. — Alarmă, de Voinescu Romulus, cl. VII lic., Brăila.

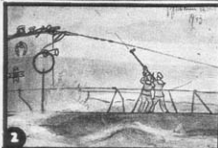
8. — Camaraderia, de Noni Marinescu, cl. V lic., Constanţa.

9. — Atacând o coloană duşmană, de Nicu M. Petre, cl. V A Colegiul Sf. Sava, Bucureşti.

10. — „Boppii" apărând „Heinkel"-urile, de Arvanitopol Aurică, cl. III B lic. Comercial, T. Severin.









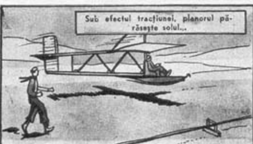


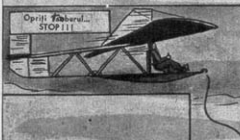
PENTRU A OBŢINE Brevetul „A"









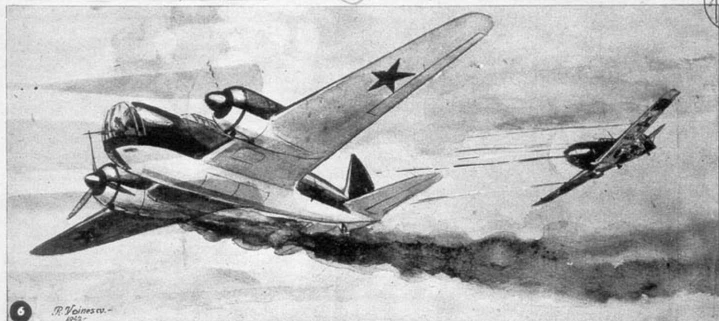


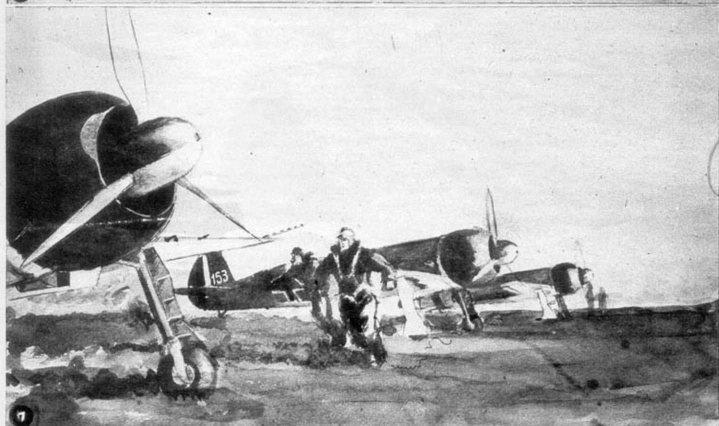


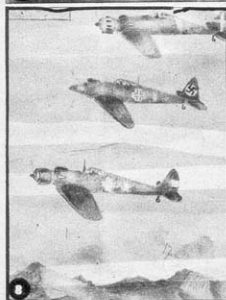


Aţi efectuat primul vostru „Decolaj". In numărul viitor, vom vedea care sunt greşelile pe care trebue să le eviţi la aterisaj.




6
R. Voinescu.-
1942.-


153
7


8


9


10



Ibucnirea celui de al 2-lea răsboi mondial în anul 1939 a dus dela traficul aerian nocturn, la bombardamentul de noapte.

Atacurile aeriene nocturne fără plan ale R. A. F. contra populației civile germane au forțat Germania de a trece și ea la atacuri nocturne contra insulei britanice.


Incălzirea motoarelor la Ju. 88, înainte de decolare la sborul de noapte.

După invingerea armatelor franceze din Vest, avionul Junkers tip Ju 88, a fost cel mai mult întrebuințat pentru bombardamentul de noapte, iar mai târziu pe teatrul de operație din Marea Mediterană și Est atât ziua cât și noaptea tot acelaș avion este întrebuințat.

Este o mare deosebire între sborul pe o linie aeriană, în timp de pace și executarea unui bombardament aerian contra unui țări inamice bine apărată antiaerian și cu totul camuflată.

Decolarea cu avionul încărcat la maximum în noaptea întunecoasă, sborul fără vizibilitate pe vânt și vreme rea, fără vedere, fără mijloacele de ajutor ale traficului aerian nocturn, ca farul și alte semnale luminoase și însfârșit apărarea antiaeriană și vânătorii pe noapte cer eforturi aproape supraomenești dela echipaje.

PREGĂTIRILE PENTRU SBOR.

Sborul nocturn cu avionul plin de bombe cere o pregătire cu deamănuntul și foarte îngrijită.

Baza principală este buletinul meteorologic (starea timpului). De mare importanță sunt înălțimea probabilă a norilor, starea de vizibilitate, zonele unde apare givrajul și vânturile la înălțime.

Drumul de urmat se determină înainte de decolare având în vedere diferitele variații ale vântului, deriva precum și așezarea obiectivelor (apărarea lor antiaeriană). Se stabilește cantitatea de combustibil care depinde de greutatea bombelor și de depărtarea obiectivului; se hotărăște felul bombelor.

In timpul desbaterii acestor date, comandantul unității pune pe echipaje în situație, comunicând exact obiectivele ce trebuesc bombardate.

El stabilește amănuntele atacului, dela decolare până la aterizare și ia și în considerare diferite cauze, care pot schimba însărcinarea primită, ca nori prea joși sau altele de forță majoră. Bombardamentul de noapte cere un studiu detailat al obiectivului de bombardat.

Schimbările brusce de vreme pot face, la sborul înapoi ca aerodromul de plecare să se afle într'o zonă de vreme foarte rea. Pentru a avea toată siguranța ca avioanele ce se înapoiază să aibă o aterizare fără greutăți, se indică echipajelor aerodromuri de ajutor, pe care pot ateriza în aceste cazuri.

SBORUL NOCTURN CU BOMBE.

Decolarea noaptea cu avionul de luptă, încărcat cu bombe, cere pilotului cunoașterea cu deamănuntul a avionului său. In nopțile cu lună, avioanele de luptă se rânduesc în formația prescrisă, la fel ca ziua. Pe vreme rea, ele sboară la distanțele prescrise mai dinainte, unul după altul. Fiecare avion sboară pe riscul său. Direcția sborului care este arătată automat de busolă, ușurează foarte mult pe pilot. Singura legătură ce există, cea între avion și aerodromul de plecare, se face cu ajutorul radiotelegrafiei. Succesul sborului de noapte depinde în mare parte de cunoștințele radiotelegrafistului.

Instalația de givrare (depunerea de ghiață pe planuri) permite echipajului sborul prin ținuturi unde se poate ivi acest fenomen.

Această instalație asigură executarea sborului și sub condițiunile meteorologice foarte grele.

Avionul ajuns la țintă, după recunoașterea ei sigură, aruncă bombele. In nopțile cu lună sau luminate de stele, atacul se dă de către avionul de luptă Ju 88 unul din cele mai reușite realizări, în picaj. Acest mod de atac asigură cu succes bombardarea nocturnă a obiectivelor mici.

In timpul sborului, echipajul este încordat la maximum; nu numai pilotul și comandantul avionului, dar în aceeași măsură radiotelegrafistul și servanții armelor de bord.

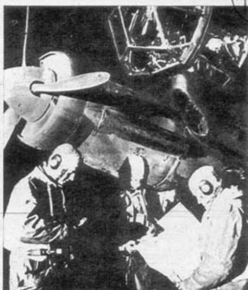
Ultimii trebue să privească ore întregi afară în noaptea întunecoasă pentru a observa vânătorii de noapte inamici. Nimic nu obosește mai mult, ca această căutare permanentă în întuneric, în nesiguranță. Și chiar dacă observă un avion, care fuge ca o umbră pe dinaintea ochilor de mai multe ori nu se știe dacă acest avion este inamic sau amic.

La defectarea unui motor, avionul Ju 88, chiar dacă se găsește departe în țară inamică, poate să ajungă până la aerodromul său de plecare. După aruncarea bombelor și golirea rezervorului de benzină al motorului defect, avionul Ju 88, cu un motor, fără a-l pune la un efort prea mare, rămâne capabil de sbor și poate câștiga chiar înălțime.

In acest caz, avionul va lua direcție către primul aerodrom de ajutor, pentru a ateriza acolo.

Avioanele care se întorc numai cu un motor în funcțiune, au la aterisare precădere față de celelalte avioane.

Nu există satisfacție mai mare pentru echipaj, decât aceia de a-și fi îndeplinit misiunea bine și a fi scăpat teafăr.


O privire pe hartă și avionul Ju. 88 va decola spre Anglia.

Un avion italian de sbor nocturn din grupul aerian „Bruno Mussolini”.

Războiul și arta

La mitralieră...

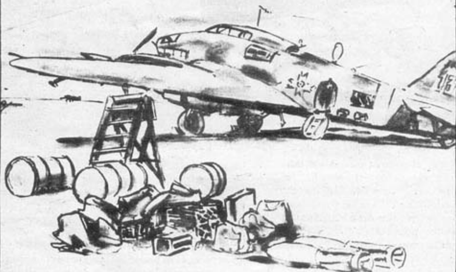


Post telefonic...

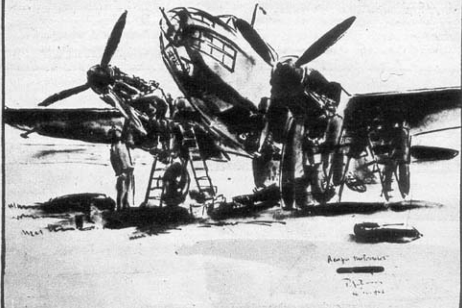


Desene executate de reporterul de război pictor P. SUȚIANU

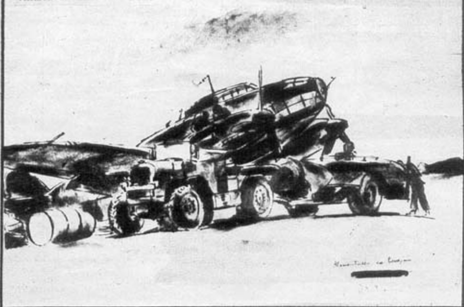
Pe aerodrom...



Revizia motoarelor...



Alimentarea cu benzină...



PREOCUPĂRI NOUI IN DOMENIUL PARAŞUTISMULUI

Paraşuta Soverth

PARAŞUTIŞTII români sunt veşnic preocupaţi de perfecţionarea paraşutei. Experienţele în acest domeniu ocupă un mare loc în activitatea specialiştilor în această materie, specialişti între care, fără îndoială, cel mai cunoscut este locotenentul Soverth Ştefan el însuşi vechi paraşutist şi iniţiatorul înfiinţării unităţilor de paraşutişti în România.

Locotenentul Soverth studiind şi făcând el însuşi salturi cu paraşuta „irvin" care este în serviciul paraşutiştilor români şi paraşuta „Heineke R. z. 16", care este în serviciul paraşutiştilor germani, a ajuns la concluzia că dacă s'ar combina calităţile acestor două paraşute, s'ar putea construi un nou sistem de paraşută superior fiecăreia în parte.

Intr'adevăr, calitatea esenţială a paraşutei „Irvin" este că are un şoc minim de aterizaj, şoc care poate fi amortizat chiar complet printr'o tragere de suspante în momentul aterizării. Paraşuta „Heineke R. z. 16", are la rândul său marele avantaj că deschizându-se progresiv, exclude încurcarea în suspante a paraşutistului şi micşorează mult şocul de deschidere. Aceste două mari calităţi realizate printr'o nouă construcţie unică aduc după ele o serie întreagă de rezultate favorabile atât paraşutajului în sine cât şi scopului militar în care se întrebuinţează paraşuta. Iată-le în întregime, aşa cum sunt precizate de însuş autorul noului sistem:

1. Deschidere progresivă.
2. Excluderea încurcării în suspante.
3. Reducerea şocului la deschidere la cca. 200 Kg.
4. Reducerea balansului la deschidere.
5. Intrarea în regim normal de cădere (5-7 m. sec.) la 20 m. dela deschidere.
6. Permite salturi în deplină siguranţă dela 80-100 m.
7. Balansul pe timpul coborârii poate fi amortizat prin tragere de chingi în contratimp.
8. Şocul de aterizaj este foarte mic şi amortizabil până la desfiinţare.
9. Permiţând o mică înălţime de salt, permite şi o aterizare strânsă a unităţilor militare, deci o regrupare imediată şi posibilitate de acţiune rapidă.
10. Şocul de deschidere fiind mic, înlătură uzura paraşutei şi paraşutistului, ambii putând fi menţinuţi vreme mai îndelungată în serviciu şi economisind astfel mari cheltueli.

Paraşuta „Soverth" a fost supusă la numeroase experienţe şi concluzia a fost că ea răspunde celor mai exigente cerinţe de siguranţă şi instrucţie.

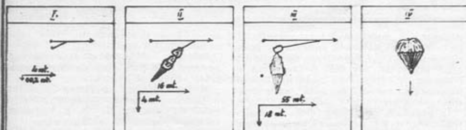
Fericita idee a locotenentului Soverth s'a realizat deci peste aşteptări, consfinţind strădania acestui neobosit cercetător şi relevând capacitatea elementului românesc în drumul spinos al progresului ştiinţific în domeniul paraşutismului.

Este mai mult decât probabil ca acest nou model de paraşută să intre în serviciul aviaţiei şi paraşutiştilor români cât mai curând, încoronând o muncă tăcută şi îndelungată şi oferind noutatea unei construcţii de autentică concepţie românească.

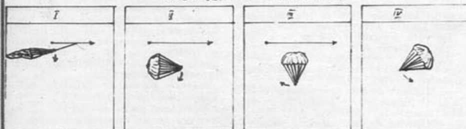
Slt. paraşutist
COSTEANU ALEXANDRU
dintr'un Batalion de paraşutişti

SCHEMA DE FUNCŢIONARE COMPARATIVĂ

Md. SOVERTH



Md. IRVIN NORMAL.



I. Forţele care lucrează în procesul deschiderii.
II. Deschidere progresivă, verticală, şoc mic.
III. Stabilitate verticală, balans nul, siguranţă mare.
IV. Balansul nul.

I. Idem.
II. Deschidere bruscă, dinspre înainte spre înapoi, şoc mare.
III. Balans mare, posibilitate de răsucire.
IV. Balansul continuă.





Apărarea contra a

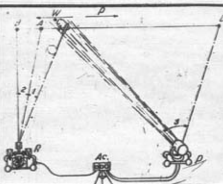
PERICOLUL aerian este o realitate. Creşterea continuă a razei de acţiune şi a încărcăturei cu bombe a avioanelor moderne extrarapide, progresul real al ştiinţei navigaţiei aeriene, dau aviaţiei o independenţă şi o putere de distrugere considerabilă.

Sentimentul de siguranţă relativă, procurat odinioară naţiunilor prin prezenţa armatelor terestre la frontiere, este cu totul sdruncinat.

La vechea concepţie a unui războiu mai mult sau mai puţin localizat în zona armatelor, s'a substituit aceea a războiului integral, exercitându-se asupra întregei ţări atacate, deci asupra întregei naţiuni, prin forţa de distrugere a aviaţiei de bombardament.

In bătălia terestră aviaţia are un rol considerabil, prin cele trei misiuni speciale pe care singură le poate îndeplini: informare rapidă şi adâncă, cooperare cu celelalte arme, intervenţia în bătălie ca massă de manevră mobilă, prin atacul cu bomba şi cu mitraliera, în locul şi la momentul decisiv.







Tunul antiaerian greu, în poziţie de tragere, adăpostit.



Tunul antiaerian de 40.

In domeniul protecţiei aeriene, două necesităţi sunt evidente:

— Organizarea unei forţe aeriene ofensive, aviaţie de bombardament cât mai puternică, pentru a răspunde inamicului cu lovitură la lovitură în inima ţării sale şi a asigura libertatea de acţiune armatelor de operaţiune.

— Organizarea unei apărări directe, apărare contra aeronavelor şi aviaţie de vânătoare, care trebue să se opună atacului aerian, în scopul de a asigura:

a) protecţia şi liniştea populaţiei, precum şi a păstra nevătămat potenţialul de războiu al naţiunei, concretizat prin moral bogăţii şi fabricaţiuni de războiu;

b) protecţia aeriană permanentă a trupelor pe câmpul de luptă implicând noţiunea „siguranţă aeriană", care condiţionează azi reuşita bătăliei terestre.

In practică, cele două forme de reacţiune, ofensivă şi defensivă, nu se exclud, ci formează un ansamblu unitar.

Această din urmă formă de reacţiune, adică aceea de apărare directă, constitue cadrul mare în care se plasează Apărarea Contra Aeronavelor.

Ce este această armă şi care sunt caracteristicele ei?

Apărarea Contra Aeronavelor este o armă complexă; cuprinde mijloace multiple şi diferite:

— Mijloace de foc: tunuri grele 75-150 m/m. şi tunuri uşoare 20-50 m/m, ansamblul constituind Artileria Antiaeriană;

— Mijloace de descoperirea avioanelor: aparate de reperaj, proectoare, pândari;

— Mijloace de interdicţie;

— Mijloace de camuflaj.

1. — *Artileria Antiaeriană* constitue elementul principal de luptă al A.C.A., care caută să distrugă prin foc avioanele inamice atacatoare.

Ea are de rezolvat o problemă de tragere foarte dificilă, din cauza condiţiunilor cu totul speciale în care se prezintă ţinta aeriană modernă, extrem de mobilă: obiectivele aeriene se deplasează şi manevrează după reguli cu totul diferite faţă de acelea care caracterizează obiectivele în câmpul de luptă terestru.

Activitatea ţintelor aeriene prezintă caracteristici esenţiale:

— Viteză foarte mare;

— Libertate de acţiune considerabilă, putând realiza efecte de surprindere şi teroare necunoscute încă în celelalte domenii ale războiului.

Focul Artileriei Antiaeriene, desfăşurându-se într'un timp foarte scurt, trebue să aibă o spontaneitate şi o iuţeală nelimitată.

Intreaga manevră a artileriei antiaeriene este dominată de două imperative: repede şi precis.

Marea viteză şi libertatea de acţiune a ţintelor aeriene conduce astfel, pe cale de consecinţă, la o organizare tehnică specială a ansamblului de mijloace ale Artileriei Antiaeriene:

a). *Pentru gurile de foc.*

Un sistem de Artilerie A.A., complet caracterizat prin viteze iniţiale mari şi durate de traect cât mai mici, posedând un câmp de tragere în direcţie nelimitat, în înclinare de 90° şi posibilităţi de tragere la toate înălţimile de sbor ale avioanelor moderne.

In acest sistem de Artilerie A.A., se disting două mari categorii de tunuri:

— *Tunuri puternice grele*, cu mare repeziciune de tragere, acţionând până la plafonul maxim al avioanelor şi la distanţe considerabile, cu proectile fuzante cu mare rază de acţiune (fig. 8 şi fig. 6).

— *Tunuri uşoare automate*, cu foarte mare debit de tragere, capabile de a se manevra cu viteze unghiulare aproape instantanee, opunându-se atacului aerian jos, foarte jos şi în picaj.

Aceste tunuri uşoare formează complimentul celor puternice, grele; ansamblul constitue un sistem coherent, capabil de a ataca în permanenţă avioanele ori

Baraj aerian din baloane de protecţie.

...onavelor

care ar fi procedeul lor de luptă (fig. 9 şi 10).

b). *Pentru organizarea tragerii.*

Un ansamblu de aparate mecanice sau un singur aparat central de tragere, caracterizat printr'un automatism complet al determinării şi transmiterii elementelor de tragere (fig. 7).

Acest ansamblu comportă:

— aparate precise, suple şi robuste;

— aparate cu funcţionare continuă şi rezultate instantanee.

Toate aceste aparate foarte numeroase marchează o tehnicitate accentuată, atât în ce priveşte construcţia, cât şi în ce priveşte manevrarea lor.

2. — *Mijloacele de descoperire* sunt constituite din două categorii de organe esenţiale: proectoarele şi aparatele de reperaj.

a). *Proectoarele* antiaeriene luminează ţintele aeriene pe timpul nopţii pentru a putea fi luate sub focul artileriei a.a. sau pentru a fi atacate de aviaţia de vânătoare. (fig. 4).

b. *Aparatele de reperaj* sunt ochii Apărării contra Aeronavelor pe timpul nopţii, grupându-se în două categorii:

— Aparate de reperaj prin sunet, care servesc la ochirea proectoarelor şi intră în compunerea unităţilor de proectoare (fig. 5);

— Aparate de reperaj electromagnetice, sau aparate de detectarea electrică a avioanelor, care servesc la conducerea tragerii a.a. pe avion nevăzut (adică fără folosirea proectoarelor), precum şi la alarmarea şi intervenţia aviaţiei de vânătoare de noapte.

3. — *Mijloacele de interdicţie* sunt reprezentate în principal prin baloane de protecţie formând baraje aeriene în jurul punctelor de apărat. Barajul aerian se compune dintr'un număr de baloane legate cu cabluri care provoacă căderea sau avarierea avioanelor ce le ating. (fig.3).

4. — *Mijloacele de camuflaj* au de scop să ascundă obiectivul vederei bombardierelor aeriene. Dintre diferitele mijloace trebue reţinut în special camuflajul prin fum (sau ceaţă artificială) de o întrebuinţare foarte curentă. (fig. 2).

Evoluţia Apărării contra Aeronavelor este strâns legată de aceea a aviaţiei; la marile progrese ale aviaţiei corespund progrese reale în domeniul „protecţiei", deci al apărării contra aeronavelor şi în ultimă analiză, în puterea şi eficacitatea tirului antiaerian.

Războiul din Spania a atras primul atenţiunea asupra eficacităţii artileriei a.a., mult superioare aceleia din războiul mondial trecut.

In războiul actual, artileria a.a. duce o luptă de mari proporţii, atât pentru apărarea teritoriului, cât şi pentru protecţia trupelor pe front; aci artileria a.a. constitue în plus unul din elementele principale ale luptei contra blindatelor.

Artileria antiaeriană germană (FLAK) a atins o scară de organizare şi putere incomparabile.

La tactica de bombardament „în lanţ" a aviaţiei engleze, în atacul de noapte asupra teritoriului Reichului, FLAK-ul a răspuns prin procedee noui de tragere având la bază detecţiunea electro-magnetică a avioanelor şi sisteme de tragere de concentrarea focului foarte mobile. (fig. 1 şi 11).

Astfel, în marile atacuri executate de aviaţia engleză asupra câtorva centre importante din Germania în cursul anului 1942, artileria a.a. germană a doborît în cooperare cu aviaţia de vânătoare între 10—15% din avioanele angajate, ceeace reprezintă pierderi foarte grave pentru atacator.

Artileria antiaeriană română a reuşit cu mijloace puţin numeroase, să doboare în prima parte a războiului de reîntregire (până în toamna anului 1941) aproape 300 avioane inamice. In prezent ea stă de veghe în apărarea cerului naţional şi luptă din răsputeri pe frontul de răsărit, atât contra avioanelor cât şi contra blindatelor inamice, rivalizând în vitejie şi eficacitate cu FLAK-ul German.

Lt.-Colonel. I. BUNGESCU



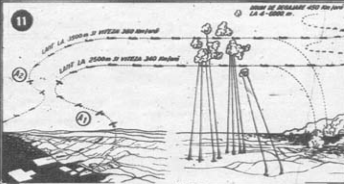
7 — Baterie de tunuri a. a. grele, gata pentru foc.



8 — Tunul antiaerian greu de 75.



10 — Tunul a. a. de 20, gata de tragere.



1. Focul de baraj ucigător al a. a. trasat pe cerul întunecat al nopţii de proectilele cu urmă luminoasă. Pata albă din dreapta este lumina unei paraşute luminoase, lansată de aviaţia atacatoare.

2. Camuflarea prin fum a unui important oraş, care în câteva minute a fost complet ascuns contra vederilor aviaţiei inamice.

4. Proectorul antiaerian. Dreapta sus: avion luminat de proectoare, în noapte.

5. Un aparat de reperaj prin sunet urmărind avionul inamic. In schemă se vede cum se îndreaptă proectorul (P.) asupra avionului nevăzut, cu ajutorul aparatului de reperaj (R). prin comandă electrică.

11. Schema unei formaţii de raid de noapte „în lanţ" de 1000 avioane asupra aceluiaş obiectiv.

NICNANU


...er român primind dispoziţiuni de luptă prin radio. *(S. M. P.)*


Sburători români şi germani cercetând hărţile pe frontul de Est. (S. M. P.)


La un post înaintat al artileriei anti-aeriene româno-germane. (S. M. P.)

OCHIUL ARTILERIEI

Text şi fotografii de Stachelscheid, reporter de război. (P. K.)

ARTILERIA româno-germană are deseori misiunea, în luptele grele din Răsărit, să tragă în ţinte care nu pot fi cu precizie reperate. In aceste cazuri intervine aviaţia de recunoaştere la mică distanţă. Pe un aerodrom, în imediată apropiere a liniilor de foc, se află avioane de recunoaştere experimentate pentru mici distanţe de tipul I. A. R. 39. Experienţa s'a căpătat în mii de incursiuni făcute dela începutul războiului împotriva bolşevismului şi până acum.

Cu toată vremea rea, misiunile se îndeplinesc cu punctualitate. Dacă atmosfera este încărcată de nouri şi ceaţă, atunci aparatul zboară aproape razant deasupra liniilor ruseşti, fiind permanent expus focurilor inamice, mitraliind la rândul său din belşug peste capetele duşmane. Misiunea lor este dintre cele mai importante, fiind vorba de dirijarea tirului artileriei. Se reperează bateriile inamice, adunările de trupe, mişcările de tancuri


Artileria antiaeriană româno-germană gata de acţiune. (S. M. P.)

Formaţie de avioane române de recunoaştere pe frontul de Est.
(S. M. P)



O poză bună cere riscuri...
(S. M. P.)

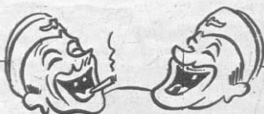
şi locurile exacte unde sunt aşezate cazematele. Dacă nu sunt suficiente observaţiile cu ochiul liber şi transmise prin radiofonie, atunci se utilizează fotografiile.

Imediat după aterizare, filmele cu fotografii sunt developate într'un automobil special amenajat cu aparate tehnice. In câteva minute, fotografiile sunt gata şi supuse atentiunii organelor superioare. Incepe apoi focul artileriei împotriva poziţiilor inamice.

O altă escadrilă aviatică se află pe coasta Mării Negre cu misiunea de a preîntâmpina atacuri aviatice şi marine bolşevice. Vasele care transportă muniţii şi alimente sunt şi ele însoţite de aviaţie. Graţie zburătorilor experimentaţi şi curajoşi, paza coastei şi a vapoarelor de transport este perfect asigurată.

C. A. STACHELSCHEID
Rep. de războiu





Chipuri de sburători



CPT. AV. DIACONU AL.



S. LT. AV. POPESCU M.



BATRÂNE!

ADJ. STAG. AV. ILIE C-TIN



S. LT. AV. GOGA OCTAV.

40 B.



LT. AV. ALEXANDRESCU E.

Schmeling



ADJ. STAG. AV. SACALUȘ I.

Taxa poștală plătită în numerar conform aprobării Nr. 235920/1942 a Direcțiunii Generale P. T. T.

Vocabularul aviatorilor

de DEM. BEN. CĂRĂC versificat
și de GION animat



CHITANȚA

O hârtie salvatoare ia sfârșit de lună care
Pe piloți, întotdeauna îi renaște din uitare
Are două fețe bune, una care'nveselește
Și alta care'ntristează, când din soldă se oprește.
Bine-ar fi o inovație ce te-ar face să zâmbești
Și anume, prin chitanță, toate'n viață să plătești.



CUC

Pasăre măiastră care are'n ea viață și teamă
Și care dela natură toată ziua se-auto chiamă.
Mai înseamnă și insigna de pilot și observator
Ce-i râvnită și visată de elevul sburător.
La plural se'ntrebuințează pentru cei cuprinși de iele
Fiind sinonim cu vorba cunoscută „păsărele"



CUÇUVAE

Cobie și la aviație, precum e și la civilă
Când o vezi te'nchină-odată și gândește-te la silă.
Cucuvae se mai chiamă sărăcuța și-o femee
Care pare sperietoare când o vezi urâtă ce e.
Pentru orice prevedere, dacă vrei să te ferești
Pe-amândouă ziua, noaptea, nu e rău să le-ocolești.



CUCUI

Mamelon pe cap ori frunte cauzat de capotaj
Ori de alte incidente cu sau fără de tapaj.
Un cucui poate să fie o lucrare-adevărată
Când acel care-l creează n'are mușchi umflați cu vată.
Sunt cucue'ntre cucue, unele-ți aduc năpastă,
Dintre toate însă-i artă cel ce-l face o nevastă.



CRĂIȚARI

Cuvânt arhaic cu'nțelesul definit,
Ce pe-aerodrom adesea, el se face auzit.
Cel ce-i are își permite să atace din plin viața,
Crăițaru'ntotdeauna îți înveselește fața.
Are însă obiceiul, obiceiul prost firește,
Este vagabond din fire niciodată nu se-oprește.
Crăițarii ca să fie la o laltă adunați
Trebue în șapte noduri și lăcate ferecați.
Cel ce-i strânge să mă ierte dacă-i pun o întrebare:
Cine strânge azi parale, mai târziu ce face oare?



DACĂ

Cine oare nu-l cunoaște pe-acest „DACĂ" salvator,
Ce din orice'ncurcătură vine de te scapă-ușor.
Dacă-aș fi avut parale, dacă-aș fi fost frumos,
Dacă aș-fi-avut norocul, dacă'n sus și dacă'n jos,
Pretutindeni acest dacă, ce în fond e-un mai nimic.
O conjuncție sărăcuța, poartă'n spate cum să zic
Toată deslegarea vieții, pentru mic și pentru mare
Și mă mir cum de rezistă la atâta'ntrebuințare.



DATORIE

Din adâncul vremii noastre ne-a rămas o vorbă mare:
„Omule, de porți în suflet strămoșeștile hotare,
Umpleți pieptul cu tărie pentru neam și pentru glie,
Fiindcă-acesta-i țelul vieții, este sfânta datorie"
Datoria deci înseamnă închinarea vieții noastre,
Idealului de secoli, luminarea zării-albastre.
Nu-i Român acel ce n'are pentru Marea Românie
Simțământul de putere, simțământ de datorie.

Datorie mai înseamnă și atunci când ai să dai
Și e tare apăsătoare de se'ntâmplă ca să n'ai.
Pentru-a evita năpasta și-a scăpa basma curată,
Vă recomandăm metoda „plata fă-o niciodată"

LICĂRIRI ALBASTRE

(Continuare din pag. 7)

mult deasupra pământului. Valentin Stănescu simţi rezistenţă mare în mişcări, piciorul aproape îi înţepenise, buzele-i plesniră şi un fir de sânge cosea încheeturile gurii, ca arniciul roşu tivul iei.

Inaintea ochilor se împânzeau imaginile camarazilor întâlniţi in luptele dârze din cotul Donului, cari-l împungeau să ducă la bun sfârşit misiunea de înaltă camaraderie.

Nu, viaţa lui Valentin, nu era aceia pentru care se sforţa din răsputeri, ca să nu cadă in mâinile vrăjmaşilor, nu pentrucă viaţa lui se da acum în şivoiul de sânge, ce-i îngheţa piciorul. Totul era s'anunţe cuvântul camarazilor de a se bate până la unul, în tina pământului dela Don.

Şi din ţărâna aceea sfinţită de sânge, Valentin Stănescu îşi trăgea hrana ultimilor sforţări.

Avionul s'a prăbuşit după cuta pământului.

Era linişte şi cerul fărâmiţa plumbul în cenuşa purtată de vânturi tăioase. Valentin căuta în zimţii ce-i rodeau creerii, ultima picătură de energie, pentru a ajunge ca Soldatul dela Marathon şi s'anunţe Victoria.

O melodie veche venea din străfundurile sufletului acordat în

„Pe drum de costişe"

. . . .

Dar rana din palmă nu mă lasă,

. . . .

Sângele apă nu se face şi mai ales acela supt prin rădăcini Dace.

O putere titanică a svâcnit în cascada de sânge a ranei şi l-a imboldit la drum. Valentin Stănescu parcă se ducea la capătul lumii şi poate şi acolo ar fi ajuns, chiar aşa pe jos.

In faţa Generalului Şef al armatei, Cpt. av. Valentin Stănescu ţinea fruntea tot sus, tot spre lumină, numai glasul răsufla greu poticnindu-se în clocotul sângelui pompat de burduful coastelor perforate. Pe pieptul său viteaz, deasupra inimii, glasul ei se impletea cu licăririle albastre ale cruciuliţei...

C. CORAVU

„ARIPI ROMANEŞTI" Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului. Redacţia şi Administraţia: Str. Sărindar Nr. 9 et. 1 Telefon: 3.45.28, cont cec: 1334.

Director: Comandor av. rtg. AL. DEMETRESCU. Redactori: LADMISS ANDREESCU şi GION.

Costul abonamentelor: întreprinderi, fabrici, Instituţiuni de Stat şi particulare, de sprijin: lei 3000, obişnuite: lei 1000 anual. Pentru particulari: lei 360 anual. Un exemplar lei 15.

Tipografia Soc. Naţională de Editură şi Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ", Bucureşti Str. Sărindar, 5-7-9- înmatriculată sub Nr. 156942 la Reg. Of. Com Bucureşti, — Tipărită în ziua de 10-11-943.

CURIOZITĂŢI

■ **Termenul** de secţiune cezariană nu vine dela Iuliu Cezar cum greşit se crede, ci dela latinescul „parturitio caesa" care înseamnă facerea prin tăietură, celelalte fiind numite „parturitio naturalis".

■ **Potezul 161** este un hidroavion uriaş de 43 tone. El a fost construit în Franţa în 1932 fiind conceput de technicienii Societăţii Naţionale de Construcţii Aeronautice de Nord şi are următoarele caracteristice: lărgime maximă 4 m., lungimea 32 m., înălţime totală 8 m. Deschiderea aripilor 42 m., adâncimea părţii dreptunghiulare 7 m., suprafaţa portantă 262 m. p. Motoare: 6 Hespano-Suiza.

■ **Prima paraşută** este o invenţie franţuzească. La 22 Octombrie 1797 celebrul astronom francez Lalande urcându-se la tribuna Institutului Naţional aduce la cunoştinţă colegilor săi minunea la care, din întâmplare, asistase în Parcul Monceau. Cetăţeanul Garnerin (născut la Paris în 31 Ianuarie 1769) urcându-se într'un aerostat de care era agăţată o nacelă neobişnuită, având deasupra o imensă umbrelă.

La 300 m. înălţime Garnerin tae frânghia balonului, care face explozie, rămânând agăţat numai de umbrelă. El ajunse astfel cu bine la pământ. Aceasta a fost prima paraşută.

■ **Primul planor** este invenţia generalului de geniu francez Guillame Resnier, în 1806. Acest aparat era foarte simplu şi consta din două aripi din sârmă garnisite cu pene de păsări mari, care erau legate de braţe şi care trebuiau să fie mişcate asemănător păsărilor. In faţă, la centură, era fixat un fel de cap de cocoş pentru a tăia aerul.

Generalul experimentă el însuşi invenţia sa. La Angoulême, unde sbură câteva secunde. A doua oară se aruncă depe podul St. Gybard sburând 50 metri. A treia oară parcurse o distanţă de 300 m. In 1889 inginerul german Otto Lilienthal execută 1000 de sboruri în planor, înainte de a se prăbuşi în 1896.

■ **Recordul** căderei libere cu paraşuta este de 8200 m. (cădere liberă înainte de a deschide paraşuta).

■ **Recordurile** cele mai interesante pentru planoare sunt: durata sborului cu reintoarcere la punctul de plecare aparţine francezului Nessler (38 ore 21 minute 24 secunde); de altitudine: Ziller (german) 6.838 m. în 1938.

■ **Ceasornice de 3 milenii.** Istoria artei ceasornicelor este bogată în minuni. Cele mai vechi sunt ceasornicele solare, care datează circa de la anul 750 înainte de Christos. Astronomii babiloni au fost aceia care le-au desvoltat. Ceasornicele cu apă au fost fabricate pe la anul 660 înainte de Christos, de către asirieni. Mult mai vechi este obeliscul egiptean, servind şi ca măsurător al umbrei. Un astfel de obelisc original din Luxor, construit de Ramses II, se găseşte la Paris. Ceasornicul solar modern, ceasornicul sudic cu un arătător spre poluri, este o invenţie germană din Nuernberg şi Augsburg, datând din 1430, care a devenit un meşteşug, răspândindu-se aceste ceasornice în întreaga Europă. Mai târziu ceasornicarii din Pădurea Neagră au făcut chiar ceasornice solare pentru buzunar. Cel mai mare ceasornic vechiu a fost ceasornicul dela „Strassburger Münster" al lui Issak Habrecht, calculat pentru 25.804 ani, funcţionând din 1573 până în 1789. Cele mai mari ceasuri din lume sunt la Londra şi New Jersey, având o dimensiune de 6,85 metri respectiv 11.50 m., totuşi nimica faţă de cel mai mare ceas din lume proiectat de berlinezul Stegemann cu o dimensiune de 150 metri care trebuie să fie aşezat într'o uzină germană între coşuri, o realizare amânată până după războiu. Dar există şi ceasuri minuscule, printre care cel mai mic trebuie să fie cel al unui ceasornicar din Geneva, constând din 95 de piese, având grosimea de 3 mm, iar căsuţa de 1cm. cu o greutate care nu atinge un gram. Ceasurile originale sunt deasemenea multiple, există ceasuri de paie la Goslar, din flori pe pământ, la Paris într'un restaurant chiar un ceas „Lucullus" cu cuţit şi furculiţă drept arătătoare şi stridii drept cifre, apoi un ceas funcţionând cu forţa apei, ceasuri în formă de carte de rugăciune, cruce, mere, pere, păsări, ceasuri cu cele mai diferite jocuri, figuri, clopoţei, voci de animale, etc. (ESS).

■ **Descoperirea unei vechi coroane de aur.** Un soldat al garnizoanei dela Galipoli a găsit o coroană făcută din 71 frunze de laur, din aur. Coroana datează din secolul întâiu sau al doilea înainte de Christos. (ESS).

INFORMAŢIUNI ADMINISTRATIVE

— Pentru particulari şi biblioteci şcolare, elevi, studenţi, personalul din aeronautica militară şi civilă; ofiţerii, subofiţerii şi trupa din toate armele, revista noastră a fixat abonamentul anual la . . . lei 360 începând dela 1 Noembrie 1942.

● Preţul unui exemplar a fost fixat la . . . lei 15

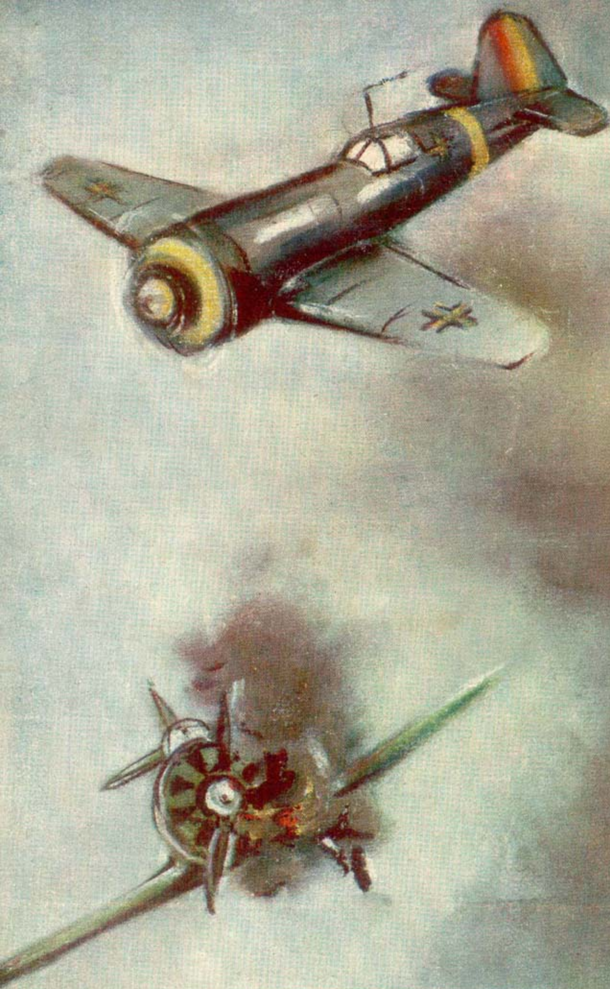
● Domnii abonaţi care doresc să-şi achite abonamentul, o pot face, trimiţând suma pe adresa administraţiei revistei, în str. Sărindar Nr. 9. Et. I, Bucureşti.

● Domnii abonaţi care nu primesc revista, deşi au plătit abonamentul, sunt rugaţi să anunţe administraţia revistei, printr'o c. p., sau telefonic la Nr. 3.45.28.

● Schimbările de adrese ale domnilor abonaţi trebue semnalate administraţiei revistei, pentru ca domnii abonaţi să primească la timp exemplarele apărute.

● Numerile vechi ale revistei vor putea fi trimise contra ramburs, la cererea celor interesaţi.

● Toţi domnii abonaţi la revista „Magazin Aeronautic" vor primi în continuare revista *„Aripi Româneşti"* până la expirarea termenelor făcute, în preţul acelor abonamente.



SFARȘIT DE LUPTĂ AERIANĂ
(desen de EMANOIL GRIGORESCU)

LEI 15